

FRAGEBOGEN

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input checked="" type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input type="checkbox"/>
Absender: Kantonspolizei Basel-Stadt in Zusammenarbeit mit der Motorfahrzeugprüfstation beider Basel und unter Einbezug des Lufthygieneamt beider Basel sowie der Konferenz der Kantonsingenieure (KIK)	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden.

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

Fragen

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:
Die Bestimmungen der VTS im Zusammenhang mit der Zulassung von Fahrzeugen in der Schweiz demjenigen dem EU-Recht anzupassen, vereinfacht in der Regel das der Zulassung vorausgehende Prüfungsverfahren. Vorbehalten ist aber, dass solche Anpassungen keinen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit nehmen.
Es wird ausserdem angeregt, dass aufgrund der Anpassungen an das EU-Recht auch die EU-Unterkategorien in Art. 12 VTS angeführt werden.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass bei der Bestimmung des Leergewichts von Wohnmotorwagen die Frischwassertanks gefüllt sein müssen (Art. 7 Abs. 1)?

JA NEIN

Bemerkungen:
Anmerkung MFK BS: Unser Einverständnis beschränkt sich auf die Zulassung von nach neuem Recht typengenehmigten oder nach neuem Recht eingeführten bzw. in der Schweiz hergestellten Wohnmotorwagen. Andernfalls müssen die Fahrzeugausweise von bereits in Verkehr stehenden Wohnmotorwagen nach der nächsten amtlichen Fahrzeugprüfung den geänderten rechtlichen Grundlagen angepasst werden.

Im Übrigen ist zu prüfen, ob die Ermittlung des Leergewichts nicht nach Ausbau sämtlicher Zubehörteile erfolgen soll (nicht nur im Bezug auf die Frischerwasser-Problematik). Diese Zubehörteile haben erfahrungsgemäss ebenfalls einen grossen Einfluss auf die «Verringerung der Nutzlast».
Es ist zu prüfen, ob die neue Praxis der Ermittlung des Leergewichts auch für Wohnanhänger und nicht nur für Wohnmotorwagen sinnvoll ist.
Die Prüfung einer gesetzlichen Mindestnutzlast könnte aus unserer Sicht das Problem der Überladung ebenfalls verringern.

3. Sind Sie mit der Zulassung von Raupen an Kleinmotorfahrzeugen einverstanden (Art. 10 Abs. 1 Bst. c)?

JA NEIN

Bemerkungen:
Der Kanton Basel-Stadt ist grundsätzlich nicht davon betroffen. Es handelt sich hier bekannterweise um ein Anliegen aus den Bergregionen.

FRAGEBOGEN

4. Sind Sie mit der Präzisierung der Definition der Fahrzeugart «Traktor» einverstanden (Art. 11 Abs. 2 Bst. h)?

JA NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit der Anpassung der Definitionen der Fahrzeugart bei Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffern 1 und 2 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich beschränkt sich das Einverständnis lediglich auf die Zulassung von nach neuem Recht typengenehmigten oder nach neuem Recht eingeführten bzw. in der Schweiz hergestellten Kleinmotorrädern. Andernfalls müssen die Fahrzeugausweise von bereits in Verkehr stehenden Kleinmotorrädern nach der nächsten amtlichen Fahrzeugprüfung den geänderten rechtlichen Grundlagen angepasst werden.

Gemäss der Motorfahrzeugprüfstation beider Basel (MFP) erfolgen folgende Anregungen:

1) Leistungsangaben sollten auch in übrigen Artikel zusätzlich zum Hubraum aufgeführt werden. Z.B. Art. 48 Abs. 5 Bst. d «einspurige Fahrzeuge mit einem Hubraum bis 125 cm³ oder höchstens 11 kW bei einem Elektromotor.» Analog Art. 3 Abs. 1 A1 VZV

2) Leistungsangaben: Nach Art. 46 VTS wird für Motorfahrräder, Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge nach der Norm 60034 der IEC und für Motorwagen nach dem ECE-Reglement Nr. 85. Massgebend für die Angabe der Leistung ist bei Messungen nach der Norm 60034 der IEC die Nenn-Dauerleistung (S1) und bei Messungen nach dem ECE-Reglement Nr. 85 die höchste Nutzleistung verwendet. Die Dauerleistung (S1) weist keine Nenndrehzahl auf. Diese fehlende Drehzahl sollte ebenfalls im Art. 51 «Motorenschild» berücksichtigt werden. Wird z.B. aus einem Kleinmotorrad L1eA ein Motorfahrrad gemacht (s. E-Bikes) so wird die Anbringung eines Schildes nach Art. 51 zwingend. Die dazu benötigten Daten fehlen jedoch.

6. Sind Sie mit der Anpassung der Definition der Fahrzeugart «Motorschlitten» einverstanden (Art. 14 Bst. c)?

JA NEIN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit der Anpassung der Definitionen der Fahrzeugart bei Leicht- und Kleinmotorfahrzeugen einverstanden (Art. 15 Abs. 2 und 3)?

JA NEIN

Bemerkungen:

In Anbetracht des geringen Fahrzeugbestandes verzichten wir auf einen Vorbehalt. Soll dieser aus Gründen der Einheitlichkeit gleichwohl aufgeführt sein, gilt folgende Bemerkung:

Unser Einverständnis beschränkt sich auf die Zulassung von nach neuem Recht typengenehmigten oder nach neuem Recht eingeführten bzw. in der Schweiz hergestellten Leicht- und Kleinmotorfahrzeugen. Andernfalls müssen die Fahrzeugausweise von bereits in Verkehr stehenden Fahrzeugen dieser Arten nach der nächsten amtlichen Fahrzeugprüfung den geänderten rechtlichen Grundlagen angepasst werden. Im Übrigen wird auf die Bemerkungen in Frage Nr. 30 betreffend Art. 136, Elektroantrieb, verwiesen.

8. Sind Sie damit einverstanden, dass für Fahrräder kein Sattel mehr vorgeschrieben wird (Art. 24 Abs. 1)?

FRAGEBOGEN

JA NEIN

Bemerkungen:

Nein. Im Gegensatz zu den sogenannten «Elliptigo» beurteilen wir die Fahrsicherheit beim Fahren mit einem herkömmlichen Fahrrad ohne Satel als geringer. Die «Elliptigo» sind eher als «Sport-Trainingsgeräte» zu verstehen. Damit können wie bei einem Rennvelo hohe Geschwindigkeiten erreicht werden. Aus Verkehrssicherheitsaspekten eignen sie sich unter diesen Umständen weniger zum Befahren von Städtischen Agglomerationen oder gar durch Fussgängerzonen. Daher wird im Grundsatz empfohlen, Art. 24 Abs. 1 unverändert zu belassen. Sinnvoller erscheint die Einführung eines zusätzlichen Artikels, welcher diese neue Fahrzeuge regelt.

Sollte die Bestimmung trotzdem gemäss dem Vorschlag geändert werden, bedingt es eine Folgeanpassung von Art. 42 Abs. 1 VRV, wonach die obligatorische Sitzgelegenheit lediglich bei den Fahrrädern wegfällt, nicht aber bei den Motorfahrrädern.

9. Sind Sie mit der Präzisierung in Artikel 31 Absatz 3 und Artikel 34 Absatz 5^{bis} einverstanden (explizite Erwähnung der Delegationsmöglichkeit umfassender technischer Prüfungen durch das Strassenverkehrsamt)?

JA NEIN

Bemerkungen:

10. Sind Sie mit der Verlängerung des ersten Intervalls der periodischen Nachprüfung auf 3 Jahre für Lastwagen, Sattelschlepper und Transportanhänger nach dem vorgeschlagenen Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe a^{bis} und Absatz 2^{ter} einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Nein. Aufgrund der meist hohen Beanspruchung (km-Leistung) der Fahrzeuge bereits ab der 1. Inverkehrsetzung erachten wir einen ersten Prüfintervall von 3 Jahren als zwar aus Sicht des Transportgewerbe nachvollziehbar und wünschenswert. Aus Sicht der Verkehrssicherheit jedoch als zu lang. Wir schlagen vor, die internationalen Standard sollte weiterhin eingehalten werden (jährlicher Intervall). Verschärfte Kontrollen der Schweizer Fahrzeuge im nahen Ausland könnten die Folge sein. Hinzukommen hohe Kosten für IT-Systemanpassungen in den einzelnen Kantonen. Die Überprüfung im Binnenverkehr oder Auslandfahrten sind nicht möglich.

Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter sollten im Übrigen unbedingt von einem verlängertem Prüfintervall ausgeschlossen werden. Gegen unterschiedlichen Prüfintervalle spricht hingegen der stark erhöhte administrative Aufwand für die Überwachung unterschiedlicher Nachprüfungsfristen und die noch nicht bezifferbaren Kosten für die Anpassung der kantonalen Informatik-Fachapplikationen.

11. Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 750 kg an Motorkarren, Arbeitskarren, landwirtschaftliche Fahrzeugen und Motoreinachsern (Art. 33 Abs. 2 Bst. e Ziff. 5) sowie Arbeitsanhänger mit einem Gesamtgewicht bis 750 kg (Art. 33 Abs. 2 Bst. e Ziff. 6) sollen von der periodischen Nachprüfungspflicht befreit werden. Sind Sie damit einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Nein. Häufig werden Anhänger und Fahrzeuge dieser Fahrzeugarten wenig genutzt und werden gerade deswegen schlecht gewartet. Damit sind negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu befürchten.

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Halterungen elastischer Anfahrtdämpfer und einziehbare Laststützen für den Transport von Mitnahmestaplern bei der Längenmessung nicht berücksichtigt werden, hingegen Luftansaugleitungen neu mitgemessen werden (Art. 38 Abs. 1 Bst. h, l und t)?

FRAGEBOGEN

JA NEIN

Bemerkungen:
Die Zulassungsbehörden können dieser Anpassung nur zustimmen, sofern die vorgeschlagenen Änderungen nicht zu Eintragung im Fahrzeugausweis führen.

13. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorwagen nicht mehr zwingend zur Montage von Schneeketten geeignet sein müssen (Art. 63 Abs. 2)?

JA NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie damit einverstanden, dass Nachweise für die Aufbaufestigkeit nach der Norm EN 12642 als Ladungssicherungsvorrichtung gelten können, wenn in einem Beladungskonzept dargelegt wird, wie die Ladung zur wirkungsvollen Sicherung anzuordnen ist (Art. 66 Abs. 1^{bis})?

JA NEIN

Bemerkungen:
Aus unserer Sicht ist aber zusätzlich eine entsprechende Regelung in der VRV notwendig, welche die Mitführipflicht für Beladungskonzepte (somit auch für ausländische Lenker) vorschreibt.

15. Sind Sie mit der Bestimmung über stark spiegelnde Oberflächen an Strassenfahrzeugen einverstanden (Art. 69 Abs. 1^{bis})?

JA NEIN

Bemerkungen:
Mit dem Inhalt der Bestimmung sind wir einverstanden. Es macht Sinn, dass stark spiegelnde Oberflächen begrenzt werden.

Mit der Berechnung der Grenzwerte der Reflektion in Prozentzahlen ist Folgendes anzumerken:
Die Grenzwerte der Reflektion sollten sich an bestehenden Messmöglichkeiten nach METAS orientieren. Der vorgeschlagene Grenzwert der Reflektion mit Prozentzahlen ist nur mit grossen Zeitaufwand und mit speziellen Gerätschaften bestimmbar.
Ungenügend geklärt ist auch die Art der Messung (Messung senkrecht auf die Fläche, Querschnitt senkrecht zur Fahrbahn, etc.). Die vorgeschlagene Formulierung («nahezu eben» u.ä.) lässt damit viel Interpretationsspielraum zu.

16. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Polizei, des Zolls, der Feuerwehr und der Sanität nicht mehr zwingend über Blaulicht verfügen müssen, um fluoreszierende und retroreflektierende Markierungen aufweisen zu dürfen (Art. 69 Abs. 3)?

JA NEIN

Bemerkungen:

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die kantonalen Zulassungsbehörden Anbau und Schaltung einer Beleuchtungseinheit nach den technischen Anforderungen der massgebenden internationalen Regelungen zulassen können, ohne dass zwingend eine EU- oder ECE-Teilgenehmigung oder eine Konformitätsbewertung vorliegen muss (Art. 72a)?

FRAGEBOGEN

JA NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich sind wir einverstanden. Die MFP beider Basel gibt aber zu bedenken, dass bei unterschiedlichen Begriffen in der Schweizer Gesetzgebung bzw. gemäss der Gesetzgebung der EU, wie z.B. Umrissleuchte, Begrenzungsleuchte, Vorsicht geboten ist bzw. diese zu Missverständnissen führen können. Die Begrifflichkeiten sollten daher dem EU-Recht angepasst werden.

18. Sind Sie mit der Möglichkeit zur Abweichung vom Mindestabstand zwischen Tagfahrlichtern beim Nachrüsten einverstanden (Übergangsbestimmung zu Art. 76 Abs. 5 Bst. a)?

JA NEIN

Bemerkungen:

19. Artikel 82 Absatz 1^{ter}: Akustische Rückfahrwarner für Kehrichtwagen und akustische Rückfahrwarner für schwere Motorwagen: Sind Sie mit dem Vorschlag einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Ja. Es ist zu prüfen, ob diese manuell ausschaltbar sein sollen, damit beispielsweise bei Nacht-Einsätzen die Nachtruhe nicht unnötig strapaziert wird.

20. Sind Sie mit dem Vorschlag zur Erhöhung der zulässigen Achslast für Arbeitskarren einverstanden (Art. 95 Abs. 2 Bst. B und Abs. 3)?

JA NEIN

Bemerkungen:

Für Arbeitskarren soll neu eine maximale Achslast von 14 Tonnen – statt wie bisher 11,5 Tonnen - gelten. Wie es in den Erläuterungen heisst, sind die Lasten beim Arbeitseinsatz gross; die Achslasten betragen dann teilweise deutlich über 14 Tonnen. Durch die Erhöhung der Achslast nimmt die Belastung der Strasse zu. Um der Fahrbahn trotzdem einen gewissen Schutz zu bieten, will das ASTRA verlangen, die Achslast mittels Breitreifen auf eine grössere Fläche zu verteilen. Neu sollen zudem auch andere sogenannte fahrbahnschonende Reifen erlaubt werden.

Art. 95 wurde vor wenigen Jahren für landwirtschaftliche Erntemaschinen bereits in diese Richtung gelockert. Aus Sicht des Konkordats der Kantonsingenieure als Vertreter der Kantonsstrassennetze kann daher mit der vorgeschlagenen Änderung der Bestimmung zwar nicht à priori von einer inakzeptablen Verschlechterung für den Strassenkörper gesprochen werden. Die Anzahl Fahrzeuge, die mit sehr hoher Achslast die Strassen benutzen dürfen, nimmt jedoch deutlich zu. Die Strassen sind daher unzweifelhaft einer grösseren Belastung ausgesetzt. Neu sollen neben Breitreifen auch andere «fahrbahnschonende Reifen» zur Anwendung kommen. Aufgrund der Beobachtung im Land draussen ist diesbezüglich davon auszugehen, dass die landwirtschaftlichen Erntemaschinen meistens mit den verlangten Breitreifen unterwegs sind, da sie sonst im Acker und Wiesland versinken. Es ist demnach ein Eigeninteresse an der entsprechenden Bereifung vorhanden. Ob die Baumaschinen wie Belagsfertiger jedoch von den Bauunternehmungen mit den fahrbahnschonenden Reifen bestellt, bzw. aus- und nachgerüstet werden, ist nicht eindeutig nachvollziehbar, weil das Eigeninteresse fehlt. Es ist nicht ersichtlich, ob auf der Baustelle der fahrbahnschonende Reifen nicht andere Nachteile hat und daher von der Bauunternehmung eher nicht montiert wird. Illusorisch ist ausserdem, dass für eine Baumaschine die Reifen gewechselt werden, wenn sie von Ort zu Ort auf der Strasse verschoben wird. Es wäre auch kaum kontrollierbar. Auch das Konkordat der Kantonsingenieure ist daher dieser Lockerung in Art. 95 skeptisch eingestellt. Daher sprechen wir uns gegen diese Lockerung aus.

Empfehlenswert wäre, dass die auf der Basis dieser Lockerung neu auf den Markt kommenden Baumaschinen so konstruiert sein müssen, dass ausschliesslich Breitreifen oder fahrbahnschonende Reifen montiert werden können. Das ASTRA wird gebeten, zu prüfen, ob die Vorgaben diesbezüglich präzisiert werden können. Auch die Kontrollorgane der Polizei bezweifeln, dass fahrbahnschonende Reifen bei Polizeikontrollen erkennbar wären und die Sinnhaftigkeit diese Regelung daher fraglich erscheint.

FRAGEBOGEN

21. Sind Sie damit einverstanden, dass leichte Motorwagen, die mit Frontanbaugeräten ausgerüstet werden müssen, die vorgeschlagenen Ausnahmen von den Vorschriften über die Frontgestaltung bezüglich Fussgängerschutz erhalten (Art. 104a Abs. 2^{bis} und 2^{ter})?

JA NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit der Pflicht zur Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für Arbeitsmotorwagen und Traktoren mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h sowie für alle Traktoren und Motorwagen mit Überrollschutz einverstanden (Art. 106 Abs. 5)?

JA NEIN

Bemerkungen:

Ja. Wir gehen davon aus, dass die Gurtenpflicht für alle Sitze des entsprechenden Fahrzeugs (z.B. auch Hilfssitze) vorgeschrieben wird.

23. Sofern Sie mit Artikel 106 Absatz 5 (Frage 22) einverstanden sind: Sind Sie auch mit der damit einhergehenden Ausdehnung der Ausnahmen zur Gurtentragpflicht (Art. 3a Abs. 2 Bst. g VRV) einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

24. Wie in der EU sollen Lieferwagen und Kleinbusse an den vorderen äusseren Sitzen über Kopfstützen verfügen müssen. Sind Sie damit einverstanden (Art. 106 Abs. 4 und 72 Abs. 5^{bis})?

JA NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Feuerwehr, Polizei, Sanität und des Zolls zusätzliche Blaulichter in den Aussenspiegeln und nach der Seite aufweisen können (Art. 110 Abs. 3 Bst. a)?

JA NEIN

Bemerkungen:

Ja. Die - fakultative - zusätzliche Ausrüstung mit Blaulichtern, um die Sichtbarkeit von Einsatzfahrzeugen zu erhöhen, ist grundsätzlich zu begrüssen. Inwiefern in den Seitenrückspiegeln angebrachte Blaulichter sinnvoll sind, wird sich im Einsatz zeigen müssen. Solche Lichter befinden sich praktisch auf Augenhöhe mit anderen Verkehrsteilnehmenden und könnten damit eine übermässige Blendung bewirken. Aus Sicht der Zulassungsbehörden ist zu begrüssen, diese Änderung in den Richtlinien 6 über den Eintrag von Auflagen und Bewilligungen im Fahrzeugausweis und in der Sonderbewilligung für Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte der Vereinigung der Strassenverkehrsämter zu regeln.

26. Sind Sie damit einverstanden, dass die Ausrüstung mit Warnblinkern (Möglichkeit der Schaltung namentlich der Richtungsblinker als Warnblinker) an Personenwagen, Kleinbussen, Gesellschaftswagen und Lastwagen vorgeschrieben wird (Art. 111)?

FRAGEBOGEN

JA NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit den Anforderungen an das Öffnen von Türen bei Gesellschaftswagen (namentlich Notöffnungsvorrichtung von aussen) einverstanden (Art. 123 Abs. 2)?

JA NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 125 Absätze 1, 1^{bis} und 2 einverstanden (Tank- und Silofahrzeuge)?

JA NEIN

Bemerkungen:

Ja. Hinzuweisen ist, dass die Kontrollierbarkeit bezüglich Viscosität und Schwerpunkt fraglich ist. Ein entsprechender Eintrag im Fahrzeugausweis ist daher - nach Ermittlung des höchstmöglichen Schwerpunktes - zwingend notwendig.

29. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Höchstbreite und Höchstlänge für Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge mit geschlossenem Aufbau sowie für Motorschlitten einverstanden (Art. 135 Abs. 3)?

JA NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit der Neudefinition des Kategorieneinteilungsgewichts von Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen einverstanden (Art. 136 Abs. 1 und 1^{bis})?

JA NEIN

Bemerkungen:

Mit der Änderung sind wir nicht einverstanden, weil der Hinweis fehlt, dass z.B. im Falle eines Hybridfahrzeugs oder eines Fahrzeugs mit reinem Elektroantrieb die Masse der Antriebsbatterien nicht zu berücksichtigen sind. Die Definition gem. Art. 5 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ist wesentlich eindeutiger. Durch Wegfall des Verweises auf den Art. 7 Abs. 7 fehlt dieser Hinweis komplett. Aus Sicht der Zulassungsbehörde ist anzumerken, dass die beabsichtigten Änderungen der Bestimmung zu Anpassungen betreffend die Plausibilitäten der Fachapplikation führen würde. Daher stimmen wir lediglich zu, die Bestimmung auf die Zulassung von nach neuem Recht typengenehmigten oder nach neuem Recht eingeführten bzw. in der Schweiz hergestellten Fahrzeugen anzuwenden. Andernfalls müssen die Fahrzeugausweise von bereits in Verkehr stehenden Fahrzeugen nach der nächsten amtlichen Fahrzeugprüfung den geänderten rechtlichen Grundlagen angepasst werden.

31. Sind Sie mit dem Vorschlag über die Nutzlast von Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen (inkl. der in den Erläuterungen erwähnten Nichtübernahme der EU-Nutzlastabsenkung bei dreirädrigen Motorfahrzeugen von 1,5 t auf 1 t) einverstanden (Art. 136 Abs. 2)?

JA NEIN

Bemerkungen:

FRAGEBOGEN

Die vorgeschlagenen Änderungen wären zwar zu befürworten, sofern die Änderung nur für die Zulassung von nach neuem Recht typengenehmigten oder nach neuem Recht eingeführten bzw. in der Schweiz hergestellten Fahrzeuge gelten soll. Andernfalls müssen die Fahrzeugausweise von bereits in Verkehr stehenden Fahrzeugen nach der nächsten amtlichen Fahrzeugprüfung den geänderten rechtlichen Grundlagen angepasst werden und die entsprechenden Fachapplikationen im IT-System angepasst werden (hoher Kostenaufwand).

32. Sind Sie mit der Begrenzung der im Leergewicht enthaltenen Zusatzausrüstung bei Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen sowie bei Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2 einverstanden (Art. 136 Abs. 2^{bis})?

JA NEIN

Bemerkungen:

Inhaltlich würde nichts dagegen sprechen. Die Formulierung der Bestimmung ist aber zu ungenau, so dass nicht klar ersichtlich ist, ob die angegebenen 10% zum Leergewicht in Art. 136 Abs. 1 bis dazugezählt werden dürfen oder bereits darin enthalten sind.

33. Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Artikel 136a einverstanden (Festlegung der Höchstzahl der erlaubten Plätze bei Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen analog zur EU)?

JA NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagenen Änderungen wären zwar zu befürworten, sofern die Änderung nur für die Zulassung von nach neuem Recht typengenehmigten oder nach neuem Recht eingeführten bzw. in der Schweiz hergestellten Fahrzeuge gelten soll. Andernfalls müssen die Fahrzeugausweise von bereits in Verkehr stehenden Fahrzeugen nach der nächsten amtlichen Fahrzeugprüfung den geänderten rechtlichen Grundlagen angepasst werden und die IT-Fachapplikationen angepasst werden (hohe Kosten).

34. Sind Sie mit der Bestimmung über die Eignung zur Kurvenfahrt für mehrspurige Kleinmotorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge einverstanden (Art. 137 Abs. 3)?

JA NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei allen Motorrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen das Abblendlicht automatisch einschalten muss, wenn kein Tagfahrlicht vorhanden ist (Art. 140 Abs. 3)?

JA NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie damit einverstanden, dass Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, Motorräder mit Seitenwagen und Motorschlitten bereits ab einer Fahrzeugbreite über 1,00 m zwei Rückstrahler aufweisen müssen, jedoch bei Motorschlitten (Breite bis 1,50 m erlaubt) keine Verdoppelung der Lichter ab einer Fahrzeugbreite von 1,30 m erforderlich ist (Art. 142)?

FRAGEBOGEN

JA NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit der Pflicht zur Montage von zwei Rückspiegeln an Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen einverstanden (Art. 143 Abs. 1 und 2)?

JA NEIN

Bemerkungen:

Nein, es sei denn die Formulierung «ausreichendes Heckfenster» wird konkretisiert. Es ist zu prüfen, ob die Minstdurchmesser analog der ECE-R 81 zu definieren ist:

- bei runden Spiegeln 94mm

- bei nicht runden Spiegeln 78mm bezogen auf den Durchmesser des Inkreises.

(vgl. weitere Anforderungen gemäss der ECE-R 81 Punkt 7, «besondere Vorschriften»).

Eine Verschärfung der Bestimmung begrüssen wir zwar, sie ist aber gemäss obgeannten Punkten zu konkretisieren.

38. Sind Sie mit der Anpassung an das weiterentwickelte EU-Recht betreffend die obligatorische Ausrüstung von Motorrädern mit verbesserten Bremssystemen (insbesondere Antiblockiersysteme) einverstanden (Art. 145 Abs. 1^{bis})?

JA NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit der Pflicht zur Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für Sitze von Leichtmotorfahrzeugen mit einem Kategorieneinteilungsgewicht über 270 kg einverstanden (Art. 155 Abs. 1)?

JA NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit der Anpassung der Regelung über die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge einverstanden (Art. 158)?

JA NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Regelung über die Motorleistung von Kleinmotorfahrzeugen einverstanden (Art. 159)?

JA NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit der Präzisierung der Bestimmung von Artikel 177 Absatz 2 zur Verhinderung von Manipulationen der Höchstgeschwindigkeit bei Motorfahrrädern einverstanden?

FRAGEBOGEN

JA NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Aufhebung der Bestimmung von Artikel 179 Absatz 4 über den Mindestdurchmesser des Antriebsrads von Motorfahrrädern einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie damit einverstanden, dass motorisierte Rollstühle mit elektrischem Antrieb bis 10 km/h über zwei Plätze verfügen dürfen (Art. 181 Abs. 5)?

JA NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie damit einverstanden, dass motorisierte Rollstühle über einen geschlossenen Aufbau verfügen dürfen (Art. 181 Abs. 6)?

JA NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie damit einverstanden, dass Anhänger der Feuerwehr und des Zivilschutzes dieselbe Beleuchtung aufweisen müssen wie Arbeitsanhänger (Aufhebung der Ausnahme in Art. 204 Abs. 3)?

JA NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit der Änderung der Regelung über Richtungsblinker an Fahrrädern einverstanden (Art. 216 Abs. 4)?

JA NEIN

Bemerkungen:

Ja. Es ist jedoch zu prüfen, ob der Satz «Sind Richtungsblinker vorhanden, so sind andere blinkende Lichter nicht zulässig.» in Art. 216 Abs. 4 (im Entwurf) nicht im Widerspruch steht zu der Vorschrift gemäss Art. 216 Abs. 1, dass Fahrräder nur mit «ruhendem Licht» ausgestattet sein dürfen. Es ist unklar, ob «andere blinkende Lichter» zugelassen sind oder eben doch nur «ruhende» Lichter.

48. Sind Sie mit der Aufhebung der Pflicht, Fahrräder mit einer Glocke auszurüsten, einverstanden (Art. 218 Abs. 2)?

JA NEIN

FRAGEBOGEN

Bemerkungen:

Nein. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist ein Verzicht auf die einfache Warnvorrichtung bei Fahrrädern nicht zu unterstützen. Weiterhin sollte die heute übliche Glocke zur Pflichtausstattung gehören. Es ist zu überlegen, dass diese auch bei Fahrrädern unter 11 Kg zwingend vorgeschrieben werden sollte.

49. Sind Sie mit der Präzisierung von Artikel 219 Absatz 2 Buchstaben g und h einverstanden (Typengenehmigung zwingend vor der Durchführung eines Chiptunings)?

JA NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit der Änderung von Anhang 5 VTS (Ziff. 212) einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

51. Sind Sie damit einverstanden, dass Aussenspiegel bis zu einer Anbauhöhe von 2 m bei leichtem Druck zurückklappen müssen (Anh. 8 Ziff. 22)?

JA NEIN

Bemerkungen:

52. Sind Sie mit der neuen Ziffer 252 von Anhang 9 einverstanden (Berücksichtigung von Gepäckgewicht bei der Bestimmung der Platzzahl von Wohnmotorwagen)?

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Änderung kann aus unserer Sicht für Wohnmotorwagen gelten.
Hingegen nicht für Mitfahrer und Mitfahrerinnen der Klasse L Fahrzeuge. Aus unserer Sicht ist auch beim L1e und L3e Fahrzeug das Soziusgewicht mit 65kg definiert. ((Anzahl Insassen x 65 kg) + 10 kg) s. VO 44/2014 Punkt 2.7.2.1. «Für die Unterklassen L1e und L3e wird die Masse des Fahrers gemäß der ISO-Norm 2416-1992 mit 75 kg veranschlagt, unterteilt in 65 kg Masse je Insasse am Sitzbezugspunkt des Fahrers und 10 kg für sein Gepäck. Ist das Fahrzeug nur mit einem Sitz ausgestattet (kein Beifahrersitz), ist eine Fahrer Masse von 75 kg an der Sitzposition zu veranschlagen.»

53. Sind Sie mit der Aufhebung der Vorschrift einverstanden, wonach Motorräder mit nur einem Richtungsblinker pro Seite ausgerüstet werden können (Anh. 10 Ziff. 52 Anordnung I)?

JA NEIN

Bemerkungen:

Ja. Aus Sicht der Zulassungsbehörden beschränkt sich das Einverständnis lediglich auf die Zulassung von nach neuem Recht typengenehmigten oder nach neuem Recht eingeführten bzw. in der Schweiz hergestellten Motorrädern. Andernfalls müssen die Fahrzeugausweise von bereits in Verkehr stehenden Motorrädern nach der nächsten amtlichen Fahrzeugprüfung den geänderten rechtlichen Grundlagen angepasst werden.

FRAGEBOGEN

54. Sind Sie mit der Anpassung der Bestimmungen von Anhang 10 Ziffer 731 und 732 über die Einstellung der Abblend- und Nebellichter einverstanden (bessere Übereinstimmung der nationalen Vorschriften mit den internationalen Regelungen)?

JA

NEIN

Bemerkungen: